

# Schalltechnische Voruntersuchung

zu möglichen Parkbauten an der Süringstraße,  
an der Davidstraße, an der Mittelstraße  
und am Marienring in 48653 Coesfeld

**Bericht Nr. 3030.1/01**

---

Auftraggeber: **Stadt Coesfeld**  
**Der Bürgermeister**  
48653 Coesfeld

Bearbeiter: Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.

Datum: 29.02.2016



Akkreditiert nach DIN EN ISO/IEC 17025  
für die Ermittlung der Emissionen und  
Immissionen von Geräuschen

Bekannt gegebene Stelle nach § 29b  
im Sinne von § 26 BImSchG

Qualitätsmanagementsystem  
nach DIN EN ISO 9001:2008

## 1 Zusammenfassung

Die Stadt Coesfeld prüft im Rahmen der Umsetzung des Parkraumkonzeptes zurzeit verschiedene Alternativen zur Erweiterung des Parkraumangebotes im Coesfelder Stadtzentrum.

In diesem Zusammenhang war für vier mögliche Standorte von Parkbauten an der Süringstraße, an der Davidstraße, an der Mittelstraße und am Marienring eine Voreinschätzung der lärmtechnischen Auswirkungen vorzunehmen und Maßnahmen zu benennen, die beim Betrieb der öffentlichen Stellplatzanlagen möglichst Immissionskonflikte mit der (Wohn)Nachbarschaft vermeiden. Eine konkrete Berechnung der zu erwartenden Geräuschemissionen war zu diesem Planungszeitpunkt noch nicht möglich.

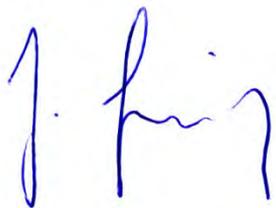
Allgemeine Planungsempfehlungen sind dem vorliegenden Bericht in Abschnitt 4, die Ergebnisse dieser schalltechnischen Voruntersuchung Kapitel 5 zu entnehmen.

Zusammenfassend lässt sich jedoch konstatieren, dass unter Berücksichtigung der ohnehin vorgesehenen zeitlichen Nutzungsbeschränkungen sowie geringfügigen Modifikationen hinsichtlich der Anordnung der Zufahrten und der baulichen Ausführung einzelner Fassaden der Parkbauten an allen untersuchten Standorten keine nennenswerten Störungen der Nachbarschaft bzw. keine Überschreitungen der einschlägigen Immissionswerte zu erwarten sind.

Diese schalltechnische Untersuchung umfasst einschließlich Anhang 37 Seiten. <sup>\*)</sup>

Gronau, den 29.02.2016

WENKER & GESING  
Akustik und Immissionsschutz GmbH



Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.



**WENKER & GESING**  
Akustik und Immissionsschutz GmbH  
Gartenstrasse 8 48599 Gronau  
Tel. 02562/70119-0 Fax 02562/70119-10  
www.wenker-gesing.de



i. V. Jens Rienermann, Dipl.-Met.

<sup>\*)</sup> Die Vervielfältigung dieses Berichts ist nur dem Auftraggeber zum internen Gebrauch und zur Weitergabe in Zusammenhang mit dem Untersuchungsobjekt gestattet.

## Inhalt

1	Zusammenfassung.....	2
2	Situation und Aufgabenstellung.....	4
3	Beurteilungsgrundlagen .....	5
3.1	Grundsätze .....	5
3.2	16. BImSchV.....	7
3.3	DIN 18005-1 .....	8
3.4	TA Lärm.....	9
4	Planungsempfehlungen .....	12
5	Schalltechnische Bewertung der möglichen Parkbauten .....	15
5.1	Standort Süringstraße.....	15
5.2	Standort Davidstraße .....	16
5.3	Standort Mittelstraße.....	17
5.4	Standort Marienring .....	18
6	Grundlagen und Literatur .....	19
7	Anhang .....	20

## Tabellen

Tab. 1:	Gebietseinstufungen und Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV ....	7
Tab. 2:	Schalltechnische Orientierungswerte gem. Beiblatt 1 zu DIN 18005-1.....	8
Tab. 3:	Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm.....	10
Tab. 4:	Mindestabstände zwischen dem kritischen Immissionsort und dem nächstgelegenen Stellplatz zur Nachtzeit .....	13
Tab. 5:	Mindestabstände zwischen dem kritischen Immissionsort und dem nächstgelegenen Stellplatz zur Nachtzeit .....	15

## Abbildung

Abb.:	Übersichtskarte mit Kennzeichnung der Lage der Vorhabengrundstücke ....	4
-------	---	---

## 2 Situation und Aufgabenstellung

Die Stadt Coesfeld prüft im Rahmen der Umsetzung des Parkraumkonzeptes zurzeit verschiedene Alternativen zur Erweiterung des Parkraumangebotes im Coesfelder Stadtzentrum und hat dafür folgende mögliche Standorte für Parkbauten in den Blick genommen:

1. Süringstraße: Parkhaus mit rd. 200 Stellplätzen auf fünf Ebenen (EG bis 4. OG)
2. Davidstraße: Parkhaus mit rd. 200 Stellplätzen auf fünf Ebenen (EG bis 4. OG)
3. Mittelstraße: Parkpalette mit rd. 74 Stellplätzen auf drei Ebenen (EG bis 2. OG)
4. Marienring: Parkpalette mit rd. 50 Stellplätzen auf zwei Ebenen (EG und 1. OG)

Die Lage der Vorhabengrundstücke im Coesfelder Stadtzentrum ist in nachstehender Abbildung markiert.

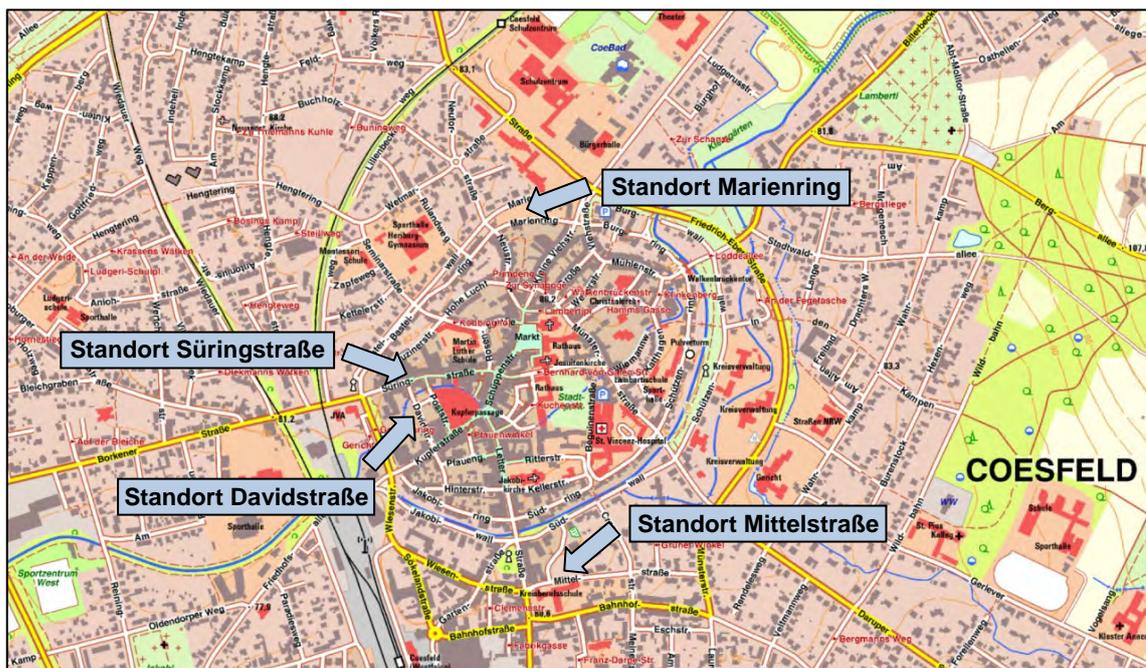


Abb.: Übersichtskarte mit Kennzeichnung der Lage der Vorhabengrundstücke

In dieser Untersuchung war, bezogen auf die uns zur Verfügung gestellten Konzepte der o. g. möglichen Parkbauten /10/ (siehe Anhang, Kap. 7.1), eine Voreinschätzung der lärmtechnischen Auswirkungen vorzunehmen und Maßnahmen zu benennen, die beim Betrieb der öffentlichen Stellplatzanlagen möglichst Immissionskonflikte mit der (Wohn)Nachbarschaft vermeiden.

Eine konkrete Berechnung der zu erwartenden Geräuschimmissionen war zu diesem Planungszeitpunkt noch nicht möglich bzw. zunächst nicht gewünscht.

### **3 Beurteilungsgrundlagen**

#### **3.1 Grundsätze**

Im Hinblick auf die Beurteilungsgrundsätze bei der schalltechnischen Beurteilung von Parkplätzen und anderen Anlagen des ruhenden Verkehrs in Deutschland wird im Folgenden zunächst auf die entsprechenden Passagen der Bayerischen Parkplatzlärmstudie /9/ verwiesen und anschließend auf die Regelwerke zur Beurteilung öffentlicher Parkplätze, um die es in der vorliegenden Untersuchung im Wesentlichen geht, näher eingegangen.

In den Kapiteln 10.1 bis 10.3 der Parkplatzlärmstudie heißt es auszugsweise:

*"Zu den Flächen und Bauten des "ruhenden Verkehrs" gehören Parkstreifen und Parkbuchten im öffentlichen Straßenraum sowie Parkplätze, Parkhäuser, Tiefgaragen und mechanische Parksysteme.*

*Parkplätze sind in schalltechnischer Hinsicht dadurch gekennzeichnet, dass bei ihnen nicht - wie bei vielbefahrenen Straßen - Geräusche des fließenden Verkehrs überwiegen, sondern ungleichmäßigere, zum Teil informationshaltige Geräusche, z. B. Türenschlagen, Anlassen des Motors, Stimmengewirr, An- und Abfahrgeräusche, Geräusche von Fahrzeugen mit Zusatzaggregaten, Tonwiedergabegeräten, Verladebetrieb usw. Somit gleicht die Geräuschcharakteristik von Parkplätzen jener von Anlagen mehr als der von fließendem Straßenverkehr. Die schalltechnische Beurteilung von Anlagen nach § 3 Abs. 5 in Verbindung mit § 22 BImSchG mit ihren Differenzierungsmöglichkeiten wird der Vielzahl der Parkplatzarten und -zwecke am ehesten gerecht. Sie ist anspruchsvoller als eine Beurteilung unter Verwendung der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Alle Parkplätze sollten aus der Sicht des Schallschutzes lärmwirkungsgerecht, d. h. wie immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsbedürftige Anlagen beurteilt werden. Dies ist derzeit jedoch nicht möglich, da die Verwaltungs- und Rechtsprechungspraxis bei der schalltechnischen Beurteilung zwischen nicht öffentlichen Parkplätzen mit höheren Anforderungen an den Schallschutz und öffentlichen Parkplätzen mit geringeren Anforderungen unterscheidet.*

*Nach der Rechtslage ist die Anwendung der TA Lärm u. a. bei straßenrechtlich nicht gewidmeten d. h. nicht öffentlichen Parkplätzen vorgesehen. Zur Klärung der Frage öffentlicher oder nicht öffentlicher Parkplatz hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 27.08.1998, Az. 4 C 5/98 festgestellt, dass Parkplätze nicht schon dann öffentlich sind, wenn sie der Öffentlichkeit zur Benutzung offen stehen, sondern erst dann, wenn sie nach den Straßengesetzen öffentlich gewidmet sind.*

*Öffentliche Parkplätze und Parkplätze für Sportanlagen sind seit dem Inkrafttreten der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV und der Sportanlagenlärmschutzverordnung - 18. BImSchV nach den Vorgaben dieser Vorschriften zu behandeln. Geräusche, die durch das Parken von Kunden, Arbeitnehmern und Besuchern auf einem öffentlichen Parkplatz oder auf öffentlichem Straßenraum entstehen, sind jedoch dann wie Anlagenlärm zu beurteilen, wenn sie der Anlage zugerechnet werden können. Andernfalls*

*wäre kaum vermittelbar, warum der zurechenbare Parkverkehr auf öffentlichen Flächen weniger differenziert beurteilt und eher als zumutbar eingestuft werden sollte als der auf einem privaten Parkplatz.*

...

*Entsprechend dem in § 50 BImSchG ausgesprochenen Planungsgrundsatz für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sowie den Anforderungen nach § 22 BImSchG sind die von Parkplätzen ausgehenden Emissionen zu minimieren. Dieser Grundsatz gilt auch für die Planung öffentlicher Straßen und Parkplätze.*

...

*Nach § 15 der BauNVO (Anm.: Baunutzungsverordnung /3/) sind Stellplätze und Garagen im Einzelfall unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen. Sie sind auch unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind.*

...

*Schallschutzmaßnahmen an Parkplätzen können im Bebauungsplan festgesetzt und in der Baugenehmigung oder im Planfeststellungsbeschluss auferlegt werden.*

*Für Parkhäuser und Tiefgaragen enthalten die durch die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV eingeführten RLS-90 (Anm.: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 /5/) kein Berechnungsverfahren. Sie fallen daher auch nicht mittelbar - wie die öffentlichen Parkplätze - unter die Regelungen der 16. BImSchV. ...*

...

*Nach der Praxis der Genehmigungs- und Planfeststellungsbehörden sowie der Verwaltungsgerichte werden öffentliche Parkplätze, d. h. straßenrechtlich dem öffentlichen Verkehr gewidmete Parkplätze, hinsichtlich des Schallschutzes nach der 16. BImSchV und damit weniger anspruchsvoll als nicht öffentliche Parkplätze beurteilt. Der Beurteilungspegel der Geräusche von öffentlichen Parkplätzen ist nach RLS-90 zu berechnen. Dabei gibt es keine Zuschläge für Impuls- und Tonhaltigkeit sowie kein Maximalpegelkriterium.*

..."

In Kapitel 10.4 der Bayerischen Parkplatzlärmstudie ist die schalltechnische Beurteilung von Anlagen des ruhenden Verkehrs noch einmal kurz zusammengefasst:

*"In den meisten Fällen werden Parkplätze, die nach den Straßengesetzen als öffentliche Verkehrsflächen gewidmet sind, nach der 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 beurteilt, nicht öffentliche Parkplätze dagegen wie Anlagen nach § 22 BImSchG in Verbindung mit der TA Lärm."*

In den folgenden Abschnitten werden die einschlägigen Verordnungen, Normen und Vorschriften, die bei der schalltechnischen Beurteilung von Anlagen des ruhenden Verkehrs Berücksichtigung finden, kurz vorgestellt.

### 3.2 16. BImSchV

Die sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

Nach § 1 Absatz 2 der 16. BImSchV ist die Änderung wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten. Demnach ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel den jeweiligen gebietsabhängigen Immissionsgrenzwert nicht überschreitet.

Tab. 1: Gebietseinstufungen und Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV

Gebietseinstufung	Immissionsgrenzwerte [dB(A)]	
	tags	nachts
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Wird die zu schützende Nutzung nur am Tag oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Der Beurteilungspegel für Straßen ist nach Anlage 1 der 16. BImSchV zu berechnen. Die Berechnung hat getrennt für die Beurteilungszeiträume Tag (6.00 - 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) zu erfolgen.

### 3.3 DIN 18005-1

Die DIN 18005-1 /7/ gibt Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung und führt hierzu im Beiblatt 1 /8/ schalltechnische Orientierungswerte als Zielvorstellungen an.

Nach Beiblatt 1 müssen Lärmvorsorge und Lärminderung

*"...deshalb auch durch städtebauliche Maßnahmen bewirkt werden. Voraussetzung dafür ist die Beachtung allgemeiner schalltechnischer Grundregeln bei der Planung und deren rechtzeitige Berücksichtigung in den Verfahren zur Aufstellung der Bauleitpläne (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) sowie bei anderen raumbezogenen Fachplanungen."*

Die Einhaltung oder Unterschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte

*"... ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen ..."*

Tab. 2: Schalltechnische Orientierungswerte gem. Beiblatt 1 zu DIN 18005-1

Gebietseinstufung	Schalltechnische Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [dB(A)]	
	tags	nachts
Reine Wohngebiete (WR), Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	35 (40) <sup>*)</sup>
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete	55	40 (45) <sup>*)</sup>
Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen	55	
Besondere Wohngebiete (WB)	60	40 (45) <sup>*)</sup>
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	45 (50) <sup>*)</sup>
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65	50 (55) <sup>*)</sup>
Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 - 65	35 - 65
Industriegebiet (GI)	- <sup>**)</sup>	

<sup>\*)</sup> gilt für Verkehrsräusche; <sup>\*\*)</sup> für Industriegebiete kann kein Orientierungswert angegeben werden

Das Beiblatt 1 nennt folgende Hinweise für die Anwendung der Orientierungswerte:

*"Die ... genannten Orientierungswerte sind als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen. Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen ... zu verstehen."*

*Die Abwägung kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange - insbesondere in bebauten Gebieten - zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.*

...

*Die Beurteilungspegel der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) sollen wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden.*

...

*In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z. B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen - insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.*

*Überschreitungen der Orientierungswerte ... und entsprechende Maßnahmen zum Erreichen ausreichenden Schallschutzes ... sollen im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan oder in der Begründung zum Bebauungsplan beschrieben und gegebenenfalls in den Plänen gekennzeichnet werden."*

Die schalltechnischen Orientierungswerte beziehen sich auf folgende Zeiten:

tags	6.00 - 22.00 Uhr
nachts	22.00 - 6.00 Uhr

und gelten für eine Beurteilungszeit von 16 Stunden tags bzw. 8 Stunden nachts.

### **3.4 TA Lärm**

Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) /4/ dient nach Nr. 1 Abs. 1 dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche.

Sie gilt nach Nr. 1 Abs. 2 für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ unterliegen. Die dort unter den Buchstaben a bis h genannten Anlagen, wie z. B. Sport- und Freizeitanlagen, landwirtschaftliche Anlagen, Schießplätze, Tagebaue, Baustellen, Seehafenumschlagsanlagen und Anlagen für soziale Zwecke sind vom Anwendungsbereich der TA Lärm grundsätzlich ausgenommen.

Einwirkungsbereich einer Anlage sind nach Nr. 2.2 der TA Lärm die Flächen, in denen die von der Anlage ausgehenden Geräusche

- a) einen Beurteilungspegel verursachen, der weniger als 10 dB(A) unter dem für diese Fläche maßgebenden Immissionsrichtwert liegt, oder
- b) Geräuschspitzen verursachen, die den für deren Beurteilung maßgebenden Immissionsrichtwert erreichen.

Maßgebliche Immissionsorte sind die Orte im Einwirkungsbereich einer Anlage, an denen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten sind.

Die maßgeblichen Immissionsorte liegen

- a) bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109 /6/;
- b) bei unbebauten Flächen oder bebauten Flächen, die keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthalten, an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen;
- c) bei mit der zu beurteilenden Anlage baulich verbundenen schutzbedürftigen Räumen, bei Körperschallübertragung sowie bei der Einwirkung tieffrequenter Geräusche in dem am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raum.

Für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden gelten nach Nr. 6.1 der TA Lärm die in Tabelle 2 aufgeführten, gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte.

Tab. 3: Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm

Gebietseinstufung	Immissionsrichtwert [dB(A)]	
	tags	nachts
Industriegebiete	70	
Gewerbegebiete	65	50
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	60	45
Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	55	40
Reine Wohngebiete	50	35
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45	35

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen nach Nr. 6.1 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Die Immissionsrichtwerte beziehen sich auf folgende Zeiten:

tags	6.00 - 22.00 Uhr
nachts	22.00 - 6.00 Uhr

und gelten während des Tages für eine Beurteilungszeit von 16 Stunden. Maßgebend für die Beurteilung der Nacht ist die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt.

In allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten, in reinen Wohngebieten sowie in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten ist bei der Ermittlung des Beurteilungspegels für folgende Zeiten die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag von 6 dB(A) zu berücksichtigen:

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| 1. an Werktagen            | 6.00 - 7.00 Uhr<br>20.00 - 22.00 Uhr                       |
| 2. an Sonn- und Feiertagen | 6.00 - 9.00 Uhr<br>13.00 - 15.00 Uhr<br>20.00 - 22.00 Uhr. |

## 4 Planungsempfehlungen

Da im vorliegenden Fall noch keine konkrete Planung vorliegt, sondern zunächst eine Prüfung möglicher Standorte für entsprechende Parkbauten vorgenommen wird, sollen und können in dieser Untersuchung noch keine konkreten Schallausbreitungsberechnungen erfolgen, deren Ergebnisse mit den in den Abschnitten 3.2 bis 3.4 aufgeführten Grenz-, Orientierungs- und Richtwerten gegenübergestellt werden könnten.

Insofern werden in diesem Kapitel zunächst allgemeine Planungsempfehlungen aus schallschutztechnischer Sicht gegeben, die in Abschnitt 11 der Parkplatzlärmstudie /9/ aufgeführt sind und an dieser Stelle auszugsweise wiedergegeben werden.

### "11.1 Allgemeines

*Hauptursache für viele Lärmprobleme ist, dass der Belang "Lärmschutz" bei der Planung von Bauvorhaben in vielen Fällen erst zum Schluss behandelt wird. In der Regel kann der schalltechnische Berater dann nur noch versuchen, "das Schlimmste zu verhindern", da grundlegende Planänderungen häufig mit Kosten und Verzögerungen verbunden sind. Auch bei Anlagen des ruhenden Verkehrs hängen verkehrs- und bautechnische Planung einerseits und schallschutztechnische Optimierung andererseits eng zusammen. Deshalb sollten von Anfang an schalltechnische Überlegungen und Ermittlungen in die Planung Eingang finden.*

...

*Häufig sind bei Parkplätzen "einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen" ( $L_{AFmax}$ , vgl. Nr. 6.1 der TA Lärm) kritisch und auch Auslöser von Beschwerden. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen, z. B. durch Türenschnellen, dürfen nach Abschnitt 6.1 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten (sog. Maximalpegelkriterium). Die danach zwischen dem Immissionsort und dem Rand des Parkplatzes beim nächstgelegenen Stellplatz erforderlichen horizontalen Mindestabstände - bei freier Schallausbreitung - sind für den Nachtzeitraum in Abhängigkeit von der Stellplatznutzung und der Art der angrenzenden Baugebiete aus Tab. 37 (Anm.: siehe Tab. 4) ersichtlich. Bei Einhaltung dieser Abstände werden für die jeweilige Gebietsart die Nacht-Immissionsrichtwerte um nicht mehr als 20 dB(A) überschritten.*

...

*Nach TA Lärm dürfen, wie erwähnt, einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen den Tag-Immissionsrichtwert um nicht mehr als 30 dB(A) überschreiten. Auch für das Tag-Maximalpegelkriterium sind unter Annahme der Maximalpegel nach Tab. 35 (Anm.: siehe Tab. 5) dieser Studie die horizontalen Mindestabstände zwischen schutzwürdiger Bebauung und dem Rand des Parkplatzes errechnet worden. Sie liegen für Pkw- und Motorradstellplätze bei unter 1 m, für Omnibus- und Lkw-Abstellplätze bei 4 m. Dies zeigt, dass das Tag-Maximalpegelkriterium bei Parkplatzlärm in der Praxis allenfalls für Abstellplätze bzw. Haltestellen von Lastkraftwagen und Omnibussen zu prüfen ist.*

*Schalltechnische Untersuchungen bei Parkplätzen mit Nutzung auch in der Nachtzeit sind i.d.R. entbehrlich, wenn die dem Immissionsort nächstgelegenen Stellplätze diese Mindestabstände einhalten. In besonderen Fällen kann eine schalltechnische Untersuchung dennoch erforderlich sein, z. B. bei Parkplätzen mit hoher Bewegungshäufigkeit in der maßgebenden vollen Nachtstunde.*

Tab. 4: *Mindestabstände zwischen dem kritischen Immissionsort und dem nächstgelegenen Stellplatz zur Nachtzeit*

Flächennutzung nach Abschnitt 6.1 der TA Lärm	Immissionsrichtwerte in dB(A)	Erforderlicher Abstand [m] zwischen dem Rand des Parkplatzes und dem nächstgelegenen Immissionsort bei Stellplatznutzung in der Nacht durch...				
		PKW (ohne Einkaufsmarkt)	PKW (Einkaufsmarkt)	Kraft-räder	Omni-busse	LKW
Reines Wohngebiet (WR)	35	43	51	47	73	80
Allg. Wohngebiet (WA)	40	28	34	32	48	51
Kern-, Dorf- und Mischgebiet (MI)	45	15	19	17	31	34
Gewerbegebiet (GE)	50	6	9	8	18	20
Industriegebiet (GI)	70	<1	<1	<1	<1	<1

## 11.2 Das Verkehrsumfeld des Parkplatzes und die Anordnung von Stellplätzen und Zufahrten

*Bei der Planung eines Parkplatzes ist nicht nur die zu verplanende Parkplatzfläche, sondern auch das "Verkehrsumfeld" zu betrachten. Art, Größe und Form eines Parkplatzes, ebenso die bauliche Nutzung in den angrenzenden Gebieten sind wichtige Einflussgrößen für die umweltfreundliche Planung einer Parkplatzanlage. Zu den häufigen Mängeln gehört die schallschutztechnisch ungünstige Anordnung von Zufahrten oder von bestimmten Stellplatzbereichen.*

*Besonderes Augenmerk ist auf die Anordnung der Ein- und Ausfahrten von Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen zu legen. Die Zufahrt zur Anlage des ruhenden Verkehrs soll von einer verkehrsreichen Straße aus auf kürzestem Weg erfolgen und auf keinen Fall durch bisher ruhige Anliegerstraßen führen. Bahnhöfen zugeordnete Parkplätze sollten in der Nähe der ohnehin lauten Gleisanlagen angeordnet werden. Aus der Sicht des Schallschutzes kann es zweckmäßig sein, mehrere Zufahrten und für die Fahrgassen eine Einbahnregelung festzulegen, um den Parksuchverkehr besser zu lenken.*

*Langgestreckte Parkplätze in Art einer Sackstraße verursachen im Bereich der einzigen Zufahrt höhere Emissionen als rechteckige Parkplätze mit mehreren Ein- und Ausfahrten. Falls größere Parkplätze, Tiefgaragen oder Parkhäuser neu errichtet werden,*

*ist die Zufahrt in ausreichendem Abstand von benachbarter Wohnbebauung anzuordnen.*

*Bei zu geringen Abständen der Stellplätze von der schutzwürdigen Bebauung kann das Maximalpegelkriterium nach TA Lärm nicht mehr eingehalten werden (vgl. Abschn. 11.1, 5. Absatz).*

...

### 11.3 Schallschutzmaßnahmen

*Als Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik (vgl. auch § 3 Abs. 6 BImSchG) kommen bei Parkplätzen grundsätzlich alle allgemein üblichen Vorkehrungen zum Schallschutz in Frage. Insbesondere sind dies hier Umplanungen, Verlegung (vor allem der Zufahrt), Abschirmungen (z. B. Wälle und Wände, Nutzbauten), Betriebszeitbeschränkungen (insbesondere auf den immissionsträchtigen Bereichen),... Mit den hier aufgezählten Schallschutzmaßnahmen werden meist gleichzeitig Immissionsbelastungen durch Luftverunreinigungen verringert.*

*Durch Wälle und Wände können insbesondere die Stellplätze am Rande des Parkplatzes abgeschirmt werden. Für größere Parkplätze, die ausgedehnte Flächenschallquellen darstellen, bewirken allerdings Wälle und Wände insgesamt meist keine ausreichende Gesamtpegelminderung.*

*Zufahrtsrampen von Tiefgaragen, auf denen in der Regel in niedrigen Gängen hochtourig gefahren wird, sind aus Gründen des Schallschutzes grundsätzlich einzuhausen. Sie werden dadurch nicht nur bedeutend leiser, sondern auch wintersicher. Die Zufahrtsrampen sind möglichst nicht gegenüber von schutzbedürftigen Gebäuden (Immissionsorten) anzuordnen. Lässt sich das nicht vermeiden, soll die Einhausung der Rampen, d. h. der Wände und der Decke, auf der Innenseite hochabsorbierend verkleidet werden."*

## 5 Schalltechnische Bewertung der möglichen Parkbauten

Die nachfolgende Bewertung der möglichen öffentlichen Parkbauten erfolgt auf Basis der uns zur Verfügung gestellten jeweiligen Parkhaus-Konzepte und der Beschreibungen des Umfeldes /10/. Diese sind diesem Bericht als Anhang in Kapitel 7.1 beigelegt.

In Abschnitt 7.2 sind außerdem für jeden möglichen Parkhaus-Standort Digitalisierungspläne angehängt, in denen die Parkhäuser und Parkpaletten mit möglichen Zu- und Ausfahrten, die umliegende Bebauung mit den nächstgelegenen Immissionsorten, deren Gebietsfestsetzungen (werden im Zuge der Maßnahmen teilweise noch geändert bzw. sind noch nicht abschließend festgelegt) sowie exemplarisch die Radian mit den gemäß Tab. 4 (siehe Kap. 4) für das zur Vermeidung möglicher Störungen und Belästigungen durch kurzzeitige Geräuschspitzen einzuhaltenen Mindestabständen dargestellt sind.

Die Tabelle ist für die in dieser Untersuchung interessierenden Fahrzeug- und Gebietsarten auf Basis der in der Parkplatzlärmstudie /9/ angegebenen mittleren Maximalpegel noch um die Mindestabstände für die beschleunigte Abfahrt bzw. Vorbeifahrt, die für die Bewertung der Ein- und Ausfahrten bzw. den Verkehr auf den Rampen zwischen den einzelnen Parkebenen heranzuziehen sind, ergänzt worden.

**Tab. 5:** Mindestabstände zwischen dem kritischen Immissionsort und dem nächstgelegenen Stellplatz zur Nachtzeit

Flächennutzung nach Abschnitt 6.1 der TA Lärm	Immissionsrichtwerte in dB(A)	Erforderlicher Abstand [m] zwischen dem Rand des Parkplatzes und dem nächstgelegenen Immissionsort bei Stellplatznutzung in der Nacht durch...	
		PKW (ohne Einkaufsmarkt)	
		Türenschießen	beschl. Abfahrt bzw. Vorbeifahrt
Reines Wohngebiet (WR)	35	43	28
Allg. Wohngebiet (WA) und Besonderes Wohngebiet (WB)	40	28	15
Kern-, Dorf- und Mischgebiet (MI)	45	15	7

### 5.1 Standort Süringstraße

Der mögliche Parkhaus-Standort an der Süringstraße zeichnet sich aus schallschutztechnischer Sicht dadurch aus, dass das Parkhaus direkt von der Einfallstraße in die Innenstadt befahren werden kann und die Zuwegung somit nicht durch ruhige Gebiete erfolgt.

Die den Ein- und Ausfahrten benachbarten schützenswerten Nutzungen (tlw. Büro, tlw. Wohnungen) befinden sich in vergleichsweise unempfindlichen Gebieten - entweder im unbeplanten Innenbereich, der nach Aussagen der Stadt Coesfeld nach § 34 des Baugesetzbuches (BauGB) /2/ als Mischgebiet einzustufen ist, bzw. südlich der Süringstraße in einem Kerngebiet (MK), welches künftig vermutlich eine Umwandlung in ein Mischgebiet erfahren wird. Auf der Rückseite des Parkhauses schließen sich nördlich der Kapuzinerstraße immissionsempfindlichere Nutzungen an, die nach § 34 BauGB als allgemeines Wohngebiet eingestuft werden könnten.

Insofern ist das Konzept, welches die Ein- und Ausfahrten auf der südlichen Seite eines möglichen Parkhauses sowie voraussichtlich bereits aus brandschutztechnischen Gründen baulich geschlossene West- und Ostfassaden vorsieht, aus schalltechnischer Sicht zu begrüßen. Um den direkt benachbarten Immissionsorten, unabhängig von den schallschutzrechtlichen Ansprüchen, einen noch besseren Schutz vor Störungen durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge zu bieten, wäre es ggf. überlegenswert die Ein- und Ausfahrten mittig am Parkhaus anzuordnen, um so einen etwas größeren Abstand zu den Nachbarn zu erhalten.

Des Weiteren ist aufgrund der vorgesehenen Öffnungszeit des Parkhauses, die mit Ausnahme der Dauerparker ausschließlich im Tageszeitraum zwischen 6.00 und 21.00 Uhr eingerichtet werden soll, auch mit keinen Lärmbelastungen der Nachbarschaft oberhalb der einschlägigen Immissionswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1, der TA Lärm oder der 16. BImSchV zu rechnen. Die in dem Digitalisierungsplan (siehe Kap. 7.2.1) eingetragenen Mindestabstände beziehen sich ausschließlich auf die nächtliche Nutzung des Parkhauses - also auf die Nutzung durch die Dauerparker. Die hierfür vorgesehenen Stellplätze sollten innerhalb des Parkhauses in möglichst großem Abstand zur Nachbarbebauung angeordnet werden.

## **5.2 Standort Davidstraße**

Der mögliche Parkhaus-Standort an der Davidstraße befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Standort an der Süringstraße und bietet hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung die gleichen Vorteile (Verkehrsführung nicht durch ruhige unvorbelastete Gebiete).

Gegenüber der in dem Konzept angeordneten Ein- und Ausfahrten befindet sich das ehemalige Postgebäude, dessen Grundstück künftig vermutlich als Kerngebiet (MK) festgesetzt und großflächigem Einzelhandel zugeführt werden soll. Die Bereiche südlich und nördlich bzw. nordwestlich des Vorhabengrundstücks, in denen sich Wohnnutzungen und Dienstleistungsgewerbe befinden, sind derzeit bauplanungsrechtlich als Kerngebiete ausgewiesen, sollen aber künftig in Mischgebiete umgewandelt werden.

Da das Parkhaus-Konzept auch hier, wie am Standort Süringstraße, für die Kurzparker eine ausschließlich Nutzung im Tageszeitraum vorsieht, sind lediglich im Hinblick auf

die Dauerparker, die das Parkhaus auch nachts zwischen 22.00 und 6.00 Uhr nutzen, Lärmschutzvorkehrungen zu treffen. Die für die Dauerparker vorgesehenen Stellplätze sollten beispielsweise nicht am südlichen Rand des Parkhauses in unmittelbarer Nähe zu nach dem Bau- und Planungsrecht möglichen schutzbedürftigen Nutzungen in dem voraussichtlich südlich angrenzenden Mischgebiet (MI), in dem auch Wohnungen allgemein zulässig sind, angeordnet werden. Sollte dies doch unvermeidbar sein, sind voraussichtlich bauliche Schallschutzmaßnahmen (akustisch geschlossene Ausführung der Südfassade) umzusetzen.

In Bezug auf die nördlich bzw. nordwestlich angrenzenden (Wohn-)Nutzungen sind auch bei nächtlicher Stellplatznutzung zunächst keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, da der lt. Konzept vorgesehene Abstand in Bezug auf das Maximalpegelkriterium ausreichend bemessen ist (siehe eingetragenen Schutzabstand im Digitalisierungsplan, Kap. 7.2.2).

### **5.3 Standort Mittelstraße**

Nördlich der Mittelstraße, gegenüber der Kreisberufsschule, soll der vorhandene öffentliche Parkplatz lt. dem vorgelegten Konzept zu einer dreigeschossigen Parkpalette mit ca. 100 Stellplätzen ausgebaut werden.

Das Umfeld dieses möglichen Standortes ist insgesamt als immissionskritischer einzustufen, da sich nördlich und östlich ein allgemeines Wohngebiet (WA) befindet. Auch der Schutzanspruch der Berufsschule könnte sich an dem eines WA-Gebietes orientieren. Die übrigen Nutzungen (Wohnen und nicht störendes Gewerbe) westlich und nordwestlich des Parkplatzes befinden sich in einem ausgewiesenen Kerngebiet (MK), welches künftig jedoch in ein Mischgebiet (MI) umzuwandeln wäre.

Hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung gibt es zur Anbindung an die Mittelstraße keine Alternative. Jedoch ist in dem Konzept die Zufahrt an der Ostseite der Parkpalette in sehr geringem Abstand zu den angrenzenden Wohnhäusern dargestellt, was beim künftigen Betrieb, auch wenn dieser fast ausschließlich tagsüber zwischen 6.00 und 22.00 Uhr erfolgt (Dauerparker auch nachts) zu lärmbedingten Störungen führen kann (siehe auch Mindestabstände zum Maximalpegelkriterium, Digitalisierungsplan, Kap. 7.2.3). Hier sollte die weitere Planung aus schallschutztechnischer Sicht so optimiert werden, dass die Ein- und Ausfahrten in möglichst großem Abstand, insbesondere zum allgemeinen Wohngebiet, angeordnet werden. Außerdem sind die Verbindungsrampen zwischen Erd- und Obergeschoss der Parkpalette in Richtung der Wohnbebauung effektiv abzuschirmen.

Die grundsätzliche Umsetzbarkeit einer Parkpalette mit deutlich überwiegender Nutzung im Tageszeitraum ist aus unserer Sicht auch an diesem Standort gegeben, wenn insbesondere in Richtung der Wohnnutzungen ausreichend Lärmschutz betrieben wird.

#### **5.4 Standort Marienring**

Der mögliche Standort für eine zweigeschossige Parkpalette am Marienring, gegenüber des bestehenden Netto-Marktes (Kleine Viehstraße 27), sieht den Ausbau des derzeitigen Parkplatzes vor.

Südlich und östlich dieser Stellplatzanlage befinden sich Wohnnutzungen und mischgebietstypisches Gewerbe, sodass die Stadt Coesfeld diesen Bereich nach § 34 BauGB voraussichtlich als Mischgebiet (MI) einstufen würde. In der Baugenehmigung des Netto-Marktes, der aktuell eine Erweiterung der Verkaufsfläche anstrebt, wird für die nächstbenachbarten Wohnnutzungen am Marienring allerdings die Einhaltung der Immissionswerte von 60 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts gefordert, was nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 der Gebietskategorie "Besonderes Wohngebiet (WB)" entspricht. In besonderen Wohngebieten gelten nach den Kriterien der TA Lärm somit tagsüber die Richtwerte eines Misch- und nachts die eines allgemeinen Wohngebietes.

Aufgrund der auch für diese Parkpalette - mit Ausnahme der Dauerparker - vorgesehenen Tag-Nutzung, ist auch an diesem Standort kein Immissionskonflikt mit der Nachbarschaft zu erwarten. Der Abstand der vorgesehenen Stellplätze und Fahrspuren zu dem bauplanungsrechtlich festgesetzten reinen Wohngebiet (WR) nördlich des Marienwalls ist ausreichend bemessen, um Störungen durch Fahr- und Nebengeräusche der Pkw zu vermeiden. Wir empfehlen jedoch auch hier das Anlegen der Ein- und Ausfahrten im östlichen Bereich der Parkplatzanlage, um insbesondere zu dem westlich an die Parkpalette benachbarten Wohngebäude mit der Festsetzung "WA", aber auch zu den Wohnhäusern südlich des Marienrings, einen immissionsschützenden Abstand einzuhalten.

In Bezug auf die Dauerparker, die die Stellplatzanlage auch im Nachtzeitraum nutzen, ist auch an diesem Standort zu beachten, dass die hierfür vorgesehenen Einstellplätze und Fahrspuren so angeordnet werden, dass möglichst keine Beeinträchtigungen der Wohnnachbarschaft durch kurzzeitige Geräuschspitzen verursacht werden.

Hinweisen möchten wir an dieser Stelle darauf, dass nach der beabsichtigten Erweiterung des Netto-Marktes und dem hierdurch bedingten Entfall etlicher Stellplätze, vermutlich viele Kunden auch die geplante Parkpalette nutzen werden. Bei einem solchen Anlagenbezug gelten für die in Anspruch zu nehmenden Stellplätze in jedem Fall die Beurteilungskriterien der TA Lärm /4/. Im Genehmigungsverfahren ist dann nachzuweisen, dass für diesen Teil der öffentlichen Stellplatzanlage die Immissionsrichtwerte und die für kurzzeitige Geräuschspitzen geltenden Immissionshöchstwerte, unter Berücksichtigung der Vorbelastung, in jedem Fall eingehalten werden.

Aus unserer Sicht bestehen bei einer reinen Tagnutzung (6.00 - 22.00 Uhr) einer offen ausgeführten Parkpalette durch Kunden des Netto-Marktes aus schallimmissionsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken. Allenfalls ist die Stellplatzanlage an der Westseite zum Schutz des unmittelbar benachbarten Wohngebäudes baulich abzuschirmen.

## 6 Grundlagen und Literatur

Die Beurteilung der Geräuschimmissionen erfolgte unter Verwendung folgender Gesetze, Verordnungen, Normen, Richtlinien und sonstigen Unterlagen:

- |      |   |  |
|------|---|--|
| /1/  | BImSchG<br>in der derzeit gültigen<br>Fassung   | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)            |
| /2/  | BauGB<br>23.09.2004   | Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist        |
| /3/  | BauNVO<br>23.01.1990  | Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist |
| /4/  | TA Lärm<br>26.08.1998   | Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)  |
| /5/  | RLS-90<br>Ausgabe 1990  | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen<br>Der Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau   |
| /6/  | DIN 4109<br>November 1989   | Schallschutz im Hochbau<br>Anforderungen und Nachweise   |
| /7/  | DIN 18005-1<br>Juli 2002  | Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung  |
| /8/  | DIN 18005-1, Beiblatt 1<br>Mai 1987   | Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung   |
| /9/  | Parkplatzlärmstudie - Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen, Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2007                        |  |
| /10/ | Stadt Coesfeld, Dezernat II: Konzepte und Beschreibungen für vier Standorte für mögliche Parkbauten im Coesfelder Stadtzentrum; zur Verfügung gestellt vom Fachbereich 60 - Planung, Bauordnung, Verkehr der Stadt Coesfeld |  |
| /11/ | Ortstermin zur Aufnahme der örtlichen Gegebenheiten am 06.01.2016   |  |
| /12/ | DataKustik GmbH, 86926 Greifenberg: Schallimmissionsprognose-Software CadnaA, Version 4.6.154 (32 Bit)  |  |

## **7 Anhang**

### **7.1 Beschreibung der Parkhauskonzepte und des Umfeldes**

#### **7.1.1 Standort Süringstraße**

#### **7.1.2 Standort Davidstraße**

#### **7.1.3 Standort Mittelstraße**

#### **7.1.4 Standort Marienring**

### **7.2 Digitalisierungspläne**

#### **7.2.1 Standort Süringstraße**

#### **7.2.2 Standort Davidstraße**

#### **7.2.3 Standort Mittelstraße**

#### **7.2.4 Standort Marienring**

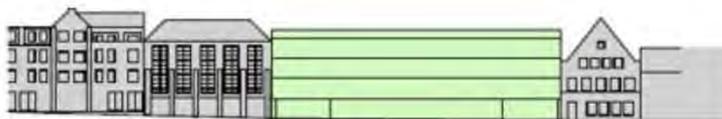
## 7.1 Beschreibung der Parkhauskonzepte und des Umfeldes

### 7.1.1 Standort Süringstraße

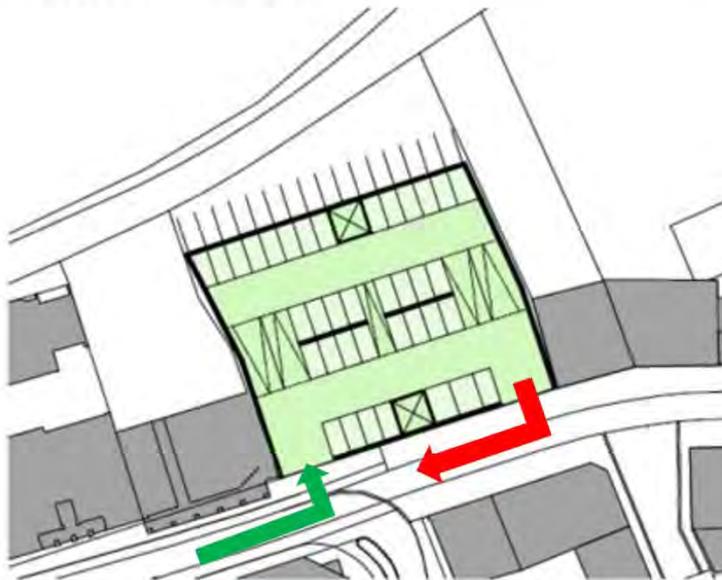
#### Süringstraße

Das Grundstück liegt zwischen Süringstraße und Kapuzinerstraße. Es ist heute bebaut mit einem leerstehenden Möbelhaus und einem leerstehenden Hotelbetrieb. Beide Objekte sollen abgebrochen werden. In der Baulücke soll ein Parkhaus mit rd. 200 Stellplätzen in 5 Ebenen (EG bis 4. OG) für Kurzparker entstehen. Die oberste Etage soll offen bleiben. Öffnungszeiten sind von 06:00 bis 21:00 anzunehmen. Ein Anteil von maximal 20% der Stellplätze wird an Dauerparker vermietet. Hier ist auch ein Nachtbetrieb zu unterstellen.

#### PARKHAUS SÜRINGSTRASSE



Volumen in der Straßenabwicklung

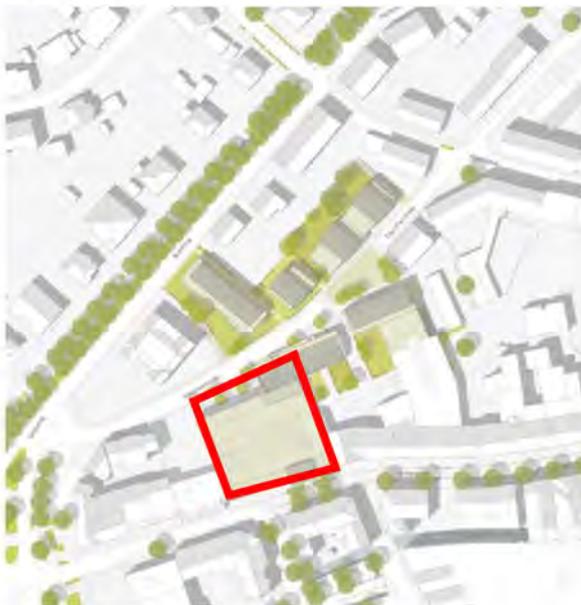


Zur Süringstraße ist eine höherwertige Fassade vorgesehen, zur Kapuzinerstraße eine weitgehend offene Fassade. Es soll natürliche Be- und Entlüftung gewährleistet sein. Zu den Nachbargrundstücken nach Westen und Osten sind geschlossene Brandwände vorgesehen. Die Zu- und Abfahrt ist zur Süringstraße hin vorgesehen.

Ein Bebauungsplan existiert für das Baugrundstück nicht. Für die Bebauung an der Südseite der Süringstraße setzt der Bebauungsplan Nr. 6 der Stadt Coesfeld MK Gebiet nach § 7 BauNVO fest.



Die Stadt geht jedoch davon aus, dass im Rahmen einer Änderung des Bebauungsplanes eine Umwandlung in ein Mischgebiet nach § 6 BauNVO erfolgen wird, da Wohnen bereits heute in den Obergeschossen die dominante Nutzung darstellt. Die Erdgeschosse sind gewerblich genutzt. Für den Bereich Kapuzinerstraße gibt es keinen Bebauungsplan. Die Stadt plant die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Zusammenhang mit der Umnutzung der Immobilie Möbelhaus. Es ist zwischen Süringstraße und Kapuzinerstraße von einer Festsetzung MI auszugehen. Für die nördliche Seite der Kapuzinerstraße wird jedoch Wohnen die dominierende Nutzung sein, sodass hier auch die Festsetzung eines WA nach § 4 in Betracht zu ziehen ist. Die geplante Entwicklung zeigt der Vorentwurf für den Rahmenplan.



## 7.1.2 Standort Davidstraße

### Davidstraße

Das Grundstück liegt zwischen Davidstraße und Berkel. Es ist heute überwiegend als öffentlicher Stellplatz genutzt. Westlich wird das Grundstück von der Berkel begrenzt. Weiter westlich befindet sich gemischte Bebauung (Wohnen, Dienstleistungen Handel). Nördlich (Süringstraße) und südlich (Kupferstraße) grenzt ebenfalls gemischte Bebauung an. Östlich an der Davidstraße liegt die zurzeit leerstehende Immobilie der Post. Hier ist im Rahmen des Projektes „Berkelhaus“ die Umwandlung in großflächigen Einzelhandel im EG und 1. OG vorgesehen. Im 2. OG und ggfls. im DG sind Dienstleistungen und Wohnen vorgesehen.

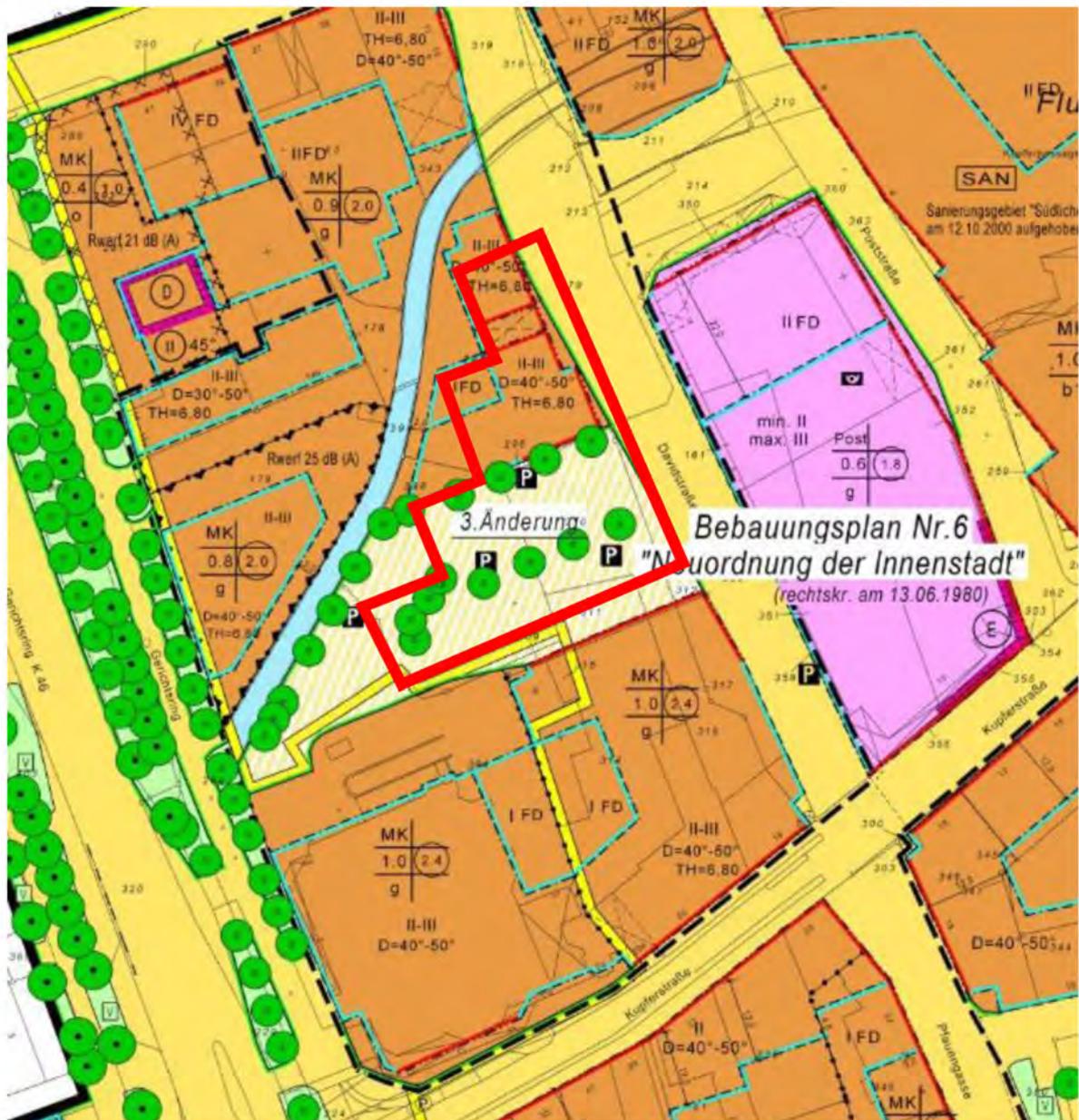
Auf dem heutigen Stellplatz soll ein Parkhaus mit rd. 200 Stellplätzen in 5 Ebenen (EG bis 4. OG) für Kurzparker entstehen. Die oberste Etage soll offen bleiben. Öffnungszeiten sind von 06:00 bis 21:00 anzunehmen. Ein Anteil von maximal 10% der Stellplätze wird an Dauerparker vermietet. Hier ist auch ein Nachtbetrieb zu unterstellen.

Zur Davidstraße und zu einem geplanten Durchgang / einer Durchfahrt zwischen Davidstraße und der südwestlich des Baugrundstücks gelegenen Hauptstelle der VR Bank Coesfeld hin sind eine höherwertige Fassaden vorgesehen, zur Berkel eine weitgehend offene Fassade. Es soll natürliche Be- und Entlüftung gewährleistet sein. Die Zu- und Abfahrt ist zur Davidstraße hin vorgesehen.



Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 6 der Stadt Coesfeld. Für die Bebauung an der Kupferstraße, Süringstraße, Davidstraße und am Gerichtsring setzt der Bebauungsplan Nr. 6 der Stadt Coesfeld MK Gebiet nach § 7 BauNVO fest. Die Stadt geht jedoch davon aus, dass im Rahmen einer Änderung des Bebauungsplanes an der Kupferstraße, der Süringstraße und am Gerichtsring eine Umwandlung in ein Mischgebiet nach § 6 BauNVO erfolgen wird, da Wohnen bereits heute in den Obergeschossen die dominante Nutzung darstellt. Die bisher als Gemeinbedarfsfläche festgesetzte Nutzung des

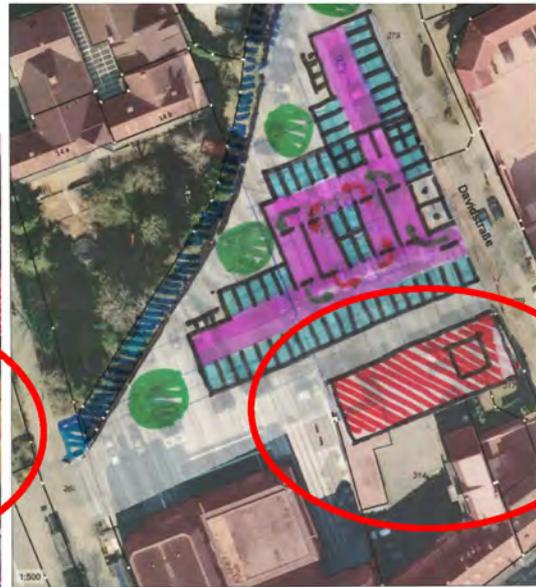
ehemaligen Postgebäudes wird voraussichtlich in eine MK Nutzung umgewandelt. Hier dominiert der großflächige Einzelhandel. Wohnen wird nur ausnahmsweise in OG 2 und 3 zugelassen.



Zu berücksichtigen ist, dass der Bebauungsplan für die südlich angrenzenden Grundstücke (Kupferstraße) eine 2 bis 3 geschossige Bebauung vorsieht. Diese ist zwar bisher nicht realisiert worden. Und da nicht Nachwirkungsfrist von ca. 7 Jahren lange abgelaufen ist, ist es der Stadt möglich, die Planungsziele zu ändern, ohne gleich in Entschädigungsansprüche hineinzulaufen. Jedoch wird man eine gewisse weitere Bebauungsmöglichkeit berücksichtigen müssen. In den Obergeschossen wird man Wohnnutzung zulassen müssen. Daher ist davon auszugehen, dass das Parkhaus an dieser Stelle sehr dicht an die Bebauung heranrückt (ca. 6 m). Eine städtebauliche Neuordnung könnte folgendermaßen aussehen.



Alt 1



Alt 2

### 7.1.3 Standort Mittelstraße

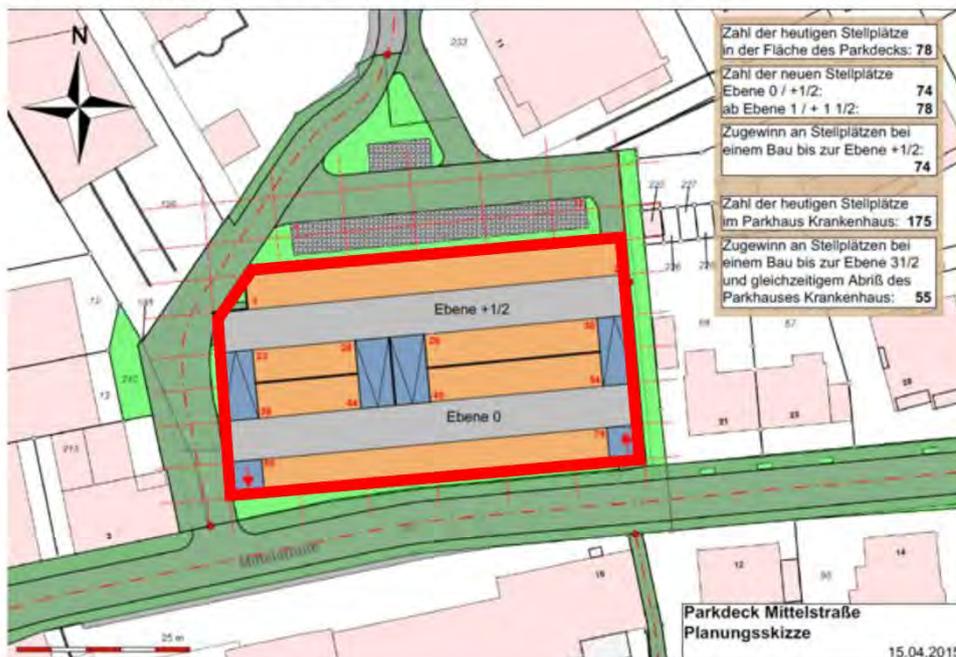
#### Mittelstraße

Das Grundstück liegt zwischen Mittelstraße und der Bebauung IKK am Südwall. Es ist heute als öffentlicher Stellplatz genutzt. Westlich wird das Grundstück von einer öffentlichen Straße begrenzt, an die sich weiter westlich eine 4 bis 5 geschossige Wohn- und Geschäftshausbebauung anschließt. Nördlich (Südwall) befindet sich eine Bebauung mit überwiegend Dienstleistungen, das Verwaltungsgebäude IKK und eine Praxis für Strahlentherapie, südlich (Mittelstraße) grenzt das Gebäude der Kreisberufsschule an. Östlich grenzen Häuser mit Wohnnutzung an.

Auf dem heutigen Stellplatz soll eine zweigeschossige Parkpalette mit rd. 74 Stellplätzen im EG (statt heute vorhanden 78 ebenerdiger STP) und 74 Stellplätzen im 1. OG für Kurzparker und weiteren 78 Stellplätzen für Dauerparker im nach oben offenen 2. OG errichtet werden. Öffnungszeiten sind von 06:00 bis 22:00 anzunehmen. Ein Anteil von maximal rd. 30% der Stellplätze wird an Dauerparker vermietet. Überwiegend handelt es sich um Mitarbeiter des nahegelegenen Krankenhauses und Schüler der KBS. Ein Nachtbetrieb ist hier nicht zu unterstellen. Allerdings werden die weiteren, heute schon vorhandenen 20 Stellplätze nördlich des Parkhauses ggfls. auch nachts genutzt.

Zur Mittelstraße und ggfls. zu östlich des Baugrundstücks gelegenen Wohnbebauung hin sind eine höherwertige Fassaden vorgesehen. Es soll natürliche Be- und Entlüftung gewährleistet sein. Die Zu- und Abfahrt ist zur Mittelstraße hin vorgesehen.

#### Aufstockung Mittelstraße



Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 8 der Stadt Coesfeld. Für die Bebauung westlich und nördlich des Standortes an der Letter Straße und am Südwall setzt der Bebauungsplan Nr. 8 der Stadt Coesfeld MK Gebiet nach § 7 BauNVO fest. Die Fläche der Kreisberufsschule ist als Fläche für Gemeinbedarf festgesetzt. Die westlich angrenzenden Flächen sind als allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt.



Die Stadt geht jedoch davon aus, dass im Rahmen einer Änderung des Bebauungsplanes Nr. 8 bzw. Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 121.2.1 an der Letterstraße und am Südring eine Umwandlung in ein Mischgebiet nach § 6 BauNVO erfolgen wird, da die für ein Kerngebiet typische Vorprägung durch Einzelhandel nicht mehr gegeben ist und Wohnen bereits heute in den Obergeschossen eine nicht mehr nur untergeordnete Nutzung darstellt. Es gibt Vorüberlegungen zur Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. 122 „Promenade“ und zu Änderung des Bebauungsplanes Nr. 8 Cronestraße“. Die Planungskonzeption ist noch nicht abgeschlossen und soll den Standort Parkdeck mit einschließen.



## 7.1.4 Standort Marienring

### Marienring

Das Grundstück liegt zwischen Marienring und Marienwall. Es ist heute als öffentlicher Stellplatz genutzt. Westlich grenzt an das Grundstück eine 1,5 geschossige Wohnbebauung an. Nördlich des Marienwalls befindet sich eine 2 geschossige Bebauung mit Wohnen, östlich grenzt das Gebäude der Familienbildungsstätte an. Südlich des Marienrings befinden sich Häuser mit Wohnnutzung und der Parkplatz eines Lebensmittelmarktes.

Auf dem heutigen Stellplatz soll eine eingeschossige Parkpalette mit rd. 50 Stellplätzen im EG (statt heute vorhanden 52 ebenerdiger STP) für Kurzparker und ca. 50 Stellplätzen im nach oben offenen 1. OG für vorwiegend Dauerparker errichtet werden. Öffnungszeiten sind von 06:00 bis 22:00 anzunehmen. Ein Anteil von maximal rd. 30% der Stellplätze wird an Dauerparker vermietet. Überwiegend handelt es sich um Mitarbeiter von Unternehmen in der Innenstadt. Ein Nachtbetrieb ist hier nicht zu unterstellen. Anwohnerparken nachts soll im Straßenraum untergebracht werden. An wenigen Tagen im Jahr (Großveranstaltung auf dem nordöstlich gelegenen Parkplatz Arbeitsagentur) soll die Palette evtl. auch länger in die Nachtstunden hinein bis max. 24 Uhr für z.B. Besucher der Veranstaltung oder des Kinos genutzt werden.

Ein Teil der Parkplätze wird künftig von Kunden des Nettomarktes genutzt werden. Der Markt wird auf eigenem Grundstück erweitern. Hierdurch gehen Stellplätze verloren. Diese und die durch die Erweiterung neu zusätzlich nachzuweisenden Stellplätze werden abgelöst. Kunden müssen dann auf das Parkraumangebot im öffentlichen Raum zurückgreifen. Hierzu zählt dann auch das erweiterte Stellplatzangebot der Parkpalette.

Zum Marienring und ggfls. auch zu den östlich und westlich angrenzenden Grundstücken hin sind eine höherwertige Fassaden vorgesehen. Es soll natürliche Be- und Entlüftung gewährleistet sein. Die Zu- und Abfahrt ist zum Marienring hin vorgesehen.

### Aufstockung Marienring

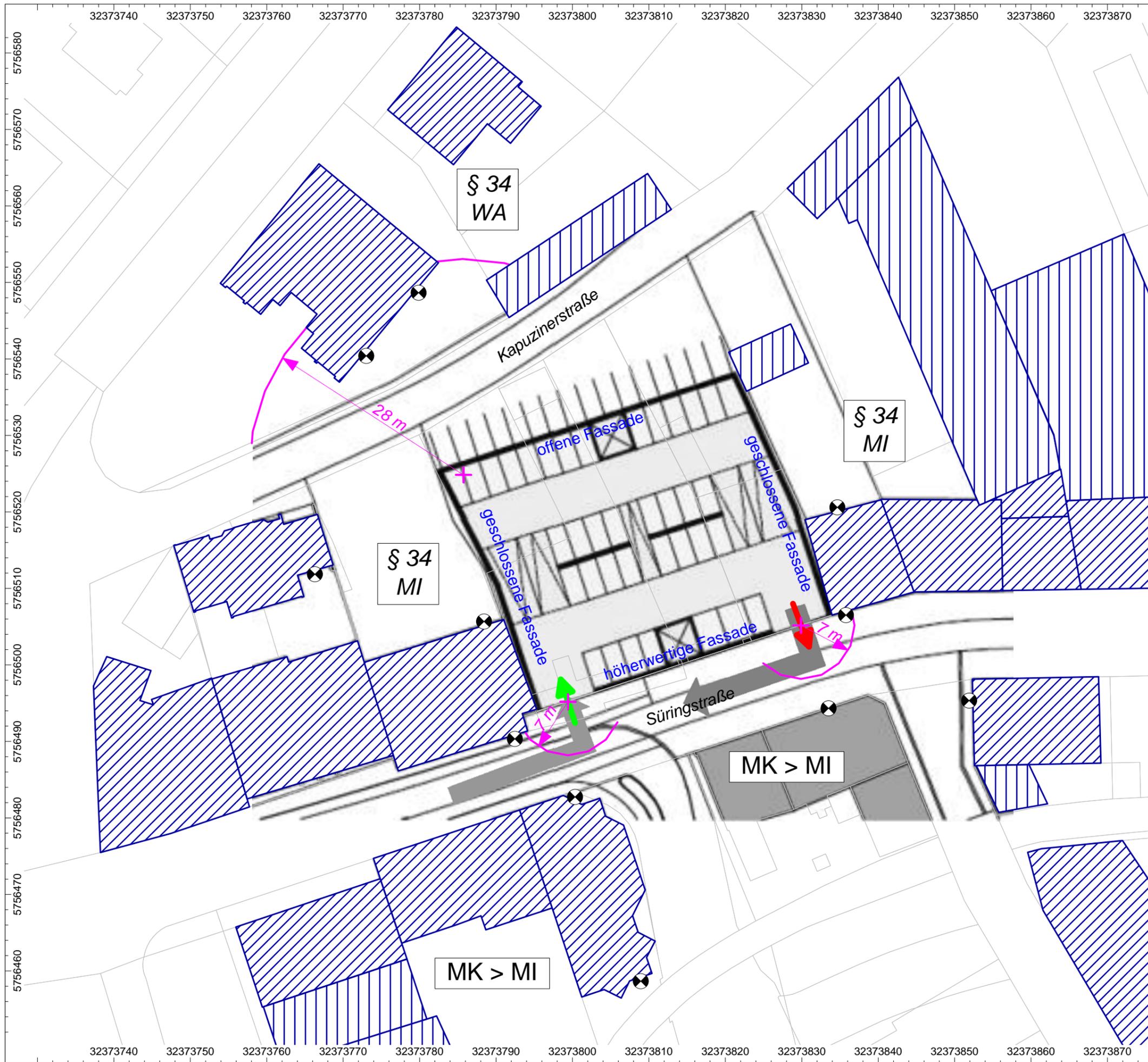


Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 121 der Stadt Coesfeld. Für die Bebauung westlich des Standortes Straße Marienring ist allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt. Die nördlich des Marienwalls liegende Bebauung ist als reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO festgesetzt. Die südlich des Marienrings liegende Bebauung und das östlich angrenzende Grundstück der Familienbildungsstätte liegen nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Die Beurteilung erfolgt nach § 34. Es ist gewerbliche Bebauung (Dienstleistung, Läden) vorhanden, die Wohnnutzung ist aber stark ausgeprägt. Das Gebiet ist, auch wenn der Flächennutzungsplan hier ein MK Gebiet vorsieht, als Mischgebiet nach § 6 BauNVO einzustufen, die Bebauung im Kreuzungsbereich Marienring, Neustraße westlich des Parkplatzes des Nettomarktes eventuell sogar als allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO.



## **7.2 Digitalisierungspläne**

### **7.2.1 Standort Süringstraße**



**Schalltechnische Voruntersuchung**

zu möglichen Parkbauten an der Süringstraße, an der Davidstraße, an der Mittelstraße und am Marienring in 48653 Coesfeld

**Bericht Nr. 3030.1/01**

Auftraggeber:

Stadt Coesfeld  
 Der Bürgermeister  
 48653 Coesfeld

**DIGITALISIERUNGSPLAN**

**Standort Süringstraße**

mit Darstellung des möglichen Parkhauses

- rd. 200 Stellpl. auf fünf Ebenen (EG bis 4.OG)
- Öffnungszeit: 6.00 - 21.00 Uhr
- max. 40 Stellpl. für Dauerparker (auch nachts)

Objekte:

-  Punktquelle
-  Haus
-  Immissionspunkt
-  Erforderlicher Abstand zwischen Stellplatzanlage und Immissionsort zur Einhaltung des Spitzenpegelkriteriums gemäß TA Lärm bei nächtlicher Stellplatznutzung

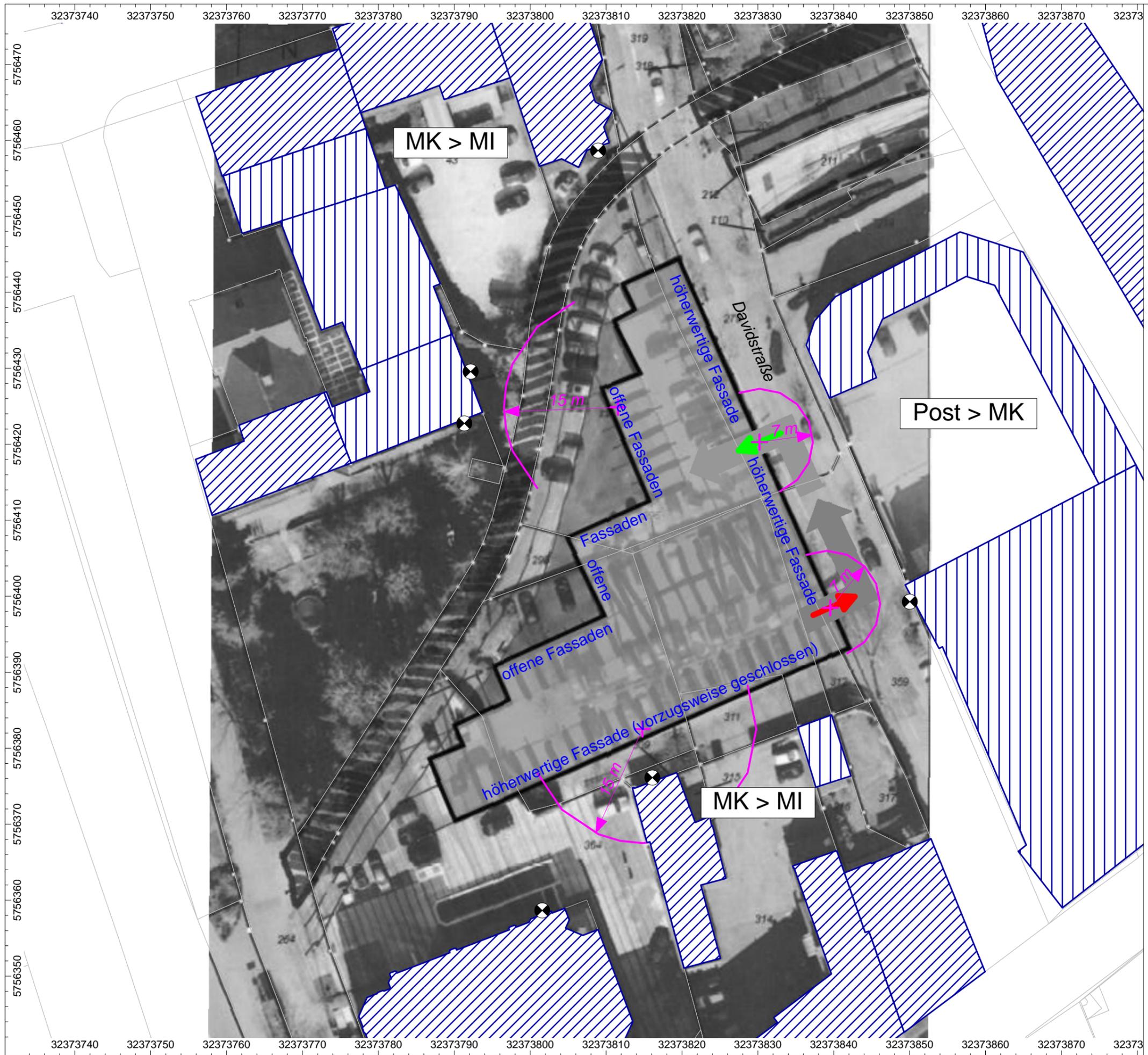

Maßstab 1 : 500

Datum: 29.02.2016  
 Datei: 3030-1-01.cna

CadnaA, Version 4.6.154 (32 Bit)

WENKER & GESING  
 Akustik und Immissionsschutz GmbH  
 Gartenstraße 8 - 48599 Gronau  
 Tel.: 02562 70119-0 - www.wenker-gesing.de

## **7.2.2 Standort Davidstraße**



**Schalltechnische Voruntersuchung**

zu möglichen Parkbauten an der Süringstraße, an der Davidstraße, an der Mittelstraße und am Marienring in 48653 Coesfeld

**Bericht Nr. 3030.1/01**

Auftraggeber:

Stadt Coesfeld  
 Der Bürgermeister  
 48653 Coesfeld

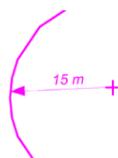
**DIGITALISIERUNGSPLAN**

**Standort Davidstraße**

mit Darstellung des möglichen Parkhauses

- rd. 200 Stellpl. auf fünf Ebenen (EG bis 4. OG)
- Öffnungszeit: 6.00 - 21.00 Uhr
- max. 20 Stellpl. für Dauerparker (auch nachts)

Objekte:

-  Punktquelle
-  Haus
-  Immissionspunkt
-  Erforderlicher Abstand zwischen Stellplatzanlage und Immissionsort zur Einhaltung des Spitzenpegelkriteriums gemäß TA Lärm bei nächtlicher Stellplatznutzung

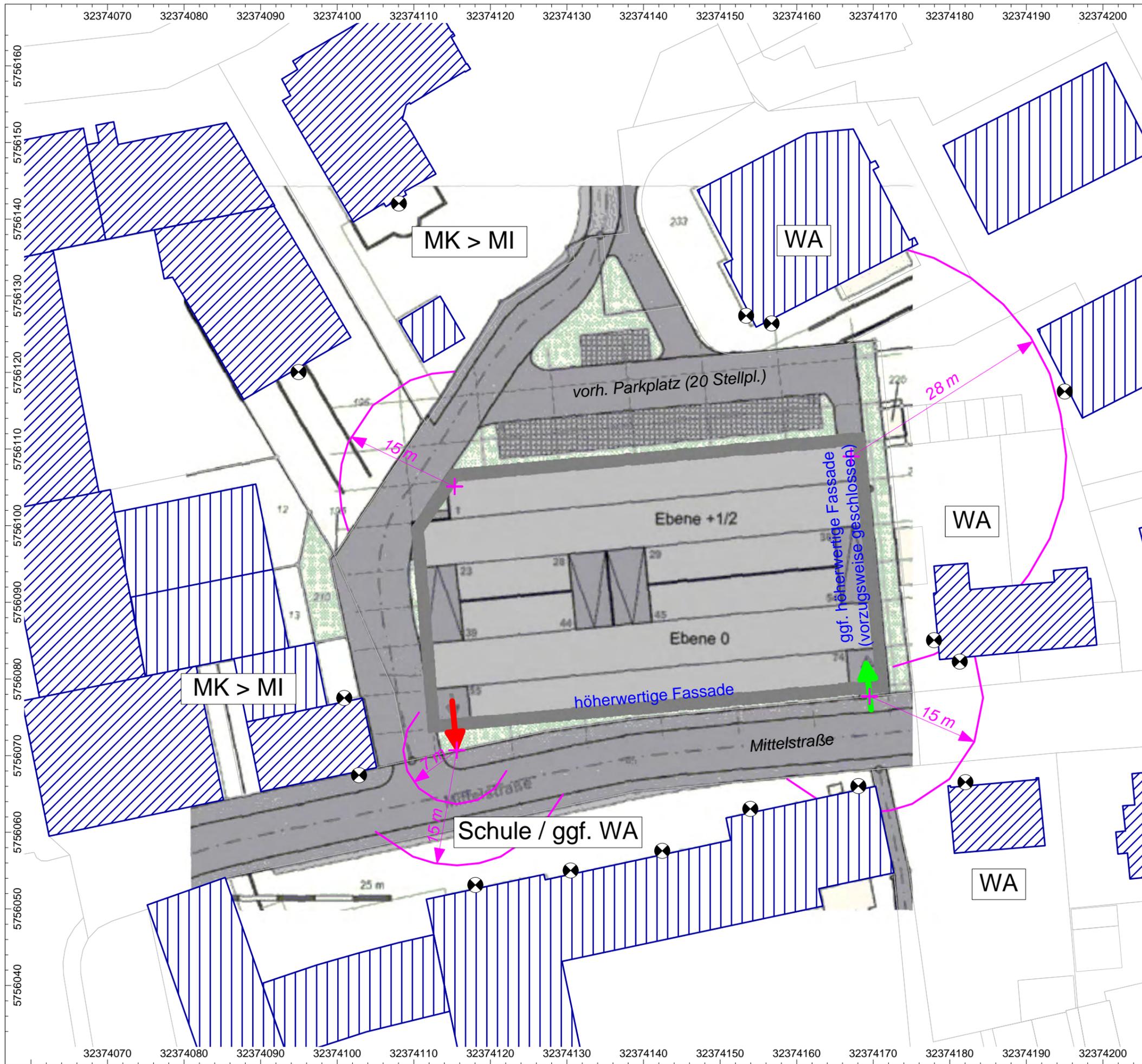

Maßstab 1 : 500

Datum: 29.02.2016  
 Datei: 3030-1-01.cna

CadnaA, Version 4.6.154 (32 Bit)

WENKER & GESING  
 Akustik und Immissionsschutz GmbH  
 Gartenstraße 8 - 48599 Gronau  
 Tel.: 02562 70119-0 - www.wenker-gesing.de

### **7.2.3 Standort Mittelstraße**



**Schalltechnische Voruntersuchung**

zu möglichen Parkbauten an der Süringstraße,  
 an der Davidstraße, an der Mittelstraße  
 und am Marienring in 48653 Coesfeld

**Bericht Nr. 3030.1/01**

Auftraggeber:  
 Stadt Coesfeld  
 Der Bürgermeister  
 48653 Coesfeld

**DIGITALISIERUNGSPLAN**

**Standort Mittelstraße**

- mit Darstellung der möglichen Parkpalette
- rd. 226 Stellpl. auf drei Ebenen (EG bis 2. OG)
  - Öffnungszeit: 6.00 - 22.00 Uhr
  - ca. 68 Stellpl. (rd. 30%) für Dauerparker
  - 20 vorh. Stellpl. nördlich (auch nachts)

**Objekte:**

- + Punktquelle
- ▨ Haus
- ⊗ Immissionspunkt
- 15m + Erforderlicher Abstand zwischen Stellplatzanlage und Immissionsort zur Einhaltung des Spitzenpegelkriteriums gemäß TA Lärm bei nächtlicher Stellplatznutzung

N  
 Maßstab 1 : 500

Datum: 29.02.2016  
 Datei: 3030-1-01.cna

CadnaA, Version 4.6.154 (32 Bit)

WENKER & GESING  
 Akustik und Immissionsschutz GmbH  
 Gartenstraße 8 - 48599 Gronau  
 Tel.: 02562 70119-0 - www.wenker-gesing.de

#### **7.2.4 Standort Marienring**



**Schalltechnische Voruntersuchung**

zu möglichen Parkbauten an der Süringstraße,  
an der Davidstraße, an der Mittelstraße  
und am Marienring in 48653 Coesfeld

**Bericht Nr. 3030.1/01**

Auftraggeber:

Stadt Coesfeld  
Der Bürgermeister  
48653 Coesfeld

**DIGITALISIERUNGSPLAN**

**Standort Marienring**

mit Darstellung der möglichen Parkpalette

- rd. 100 Stellpl. auf zwei Ebenen (EG und OG)
- Öffnungszeit: 6.00 - 22.00 Uhr
- ca. 30 Stellpl. (rd. 30%) für Dauerparker
- Anwohner sollen im Straßenraum parken
- auch Netto-Markt-Kunden nutzen Parkpalette

Objekte:

- + Punktquelle
- ▨ Haus
- ⊗ Immissionspunkt
- 15m + Erforderlicher Abstand zwischen Stellplatzanlage und Immissionsort zur Einhaltung des Spitzenpegelkriteriums gemäß TA Lärm bei nächtlicher Stellplatznutzung



Maßstab 1 : 500

Datum: 29.02.2016  
Datei: 3030-1-01.cna

CadnaA, Version 4.6.154 (32 Bit)

WENKER & GESING  
Akustik und Immissionsschutz GmbH  
Gartenstraße 8 - 48599 Gronau  
Tel.: 02562 70119-0 - www.wenker-gesing.de